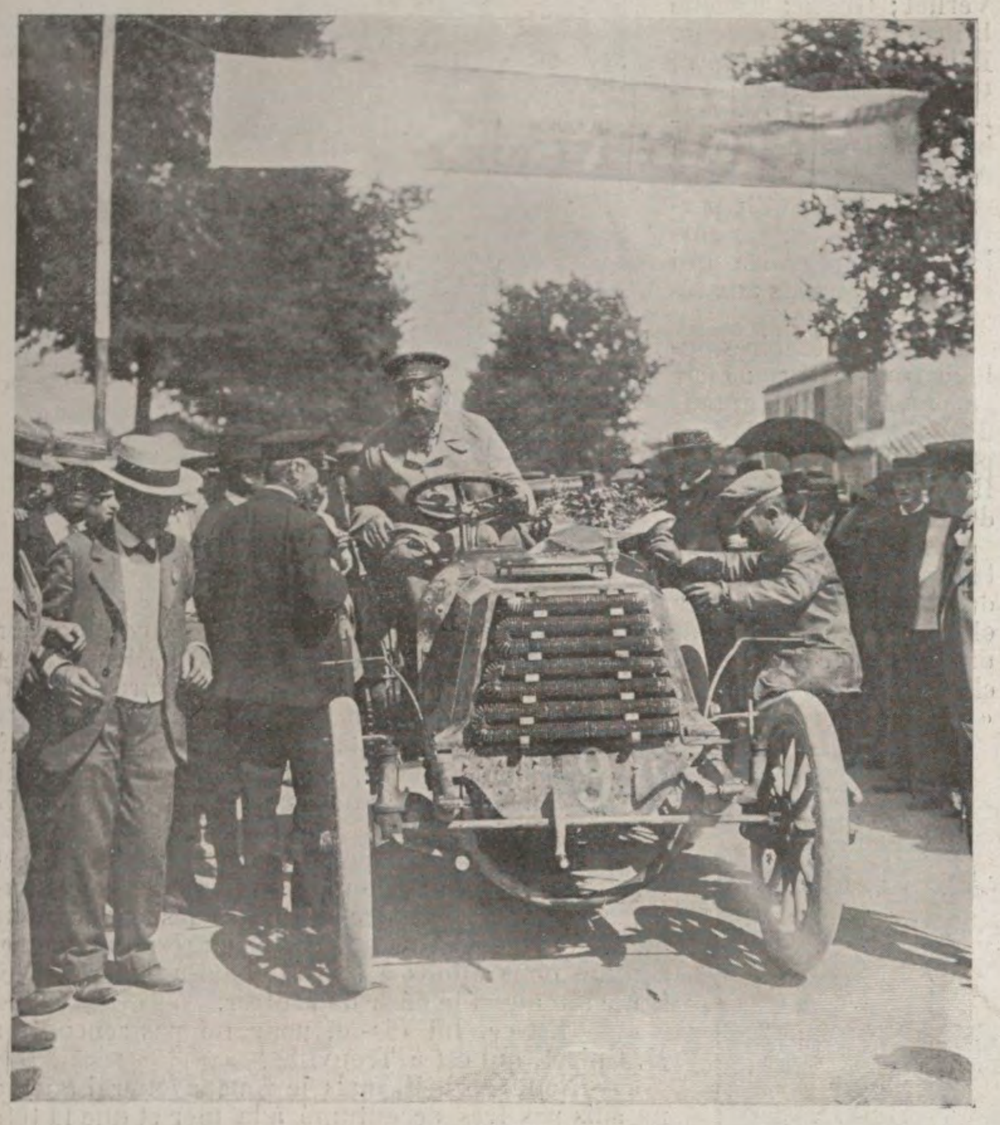
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

30 Juillet 1899 — N° 46

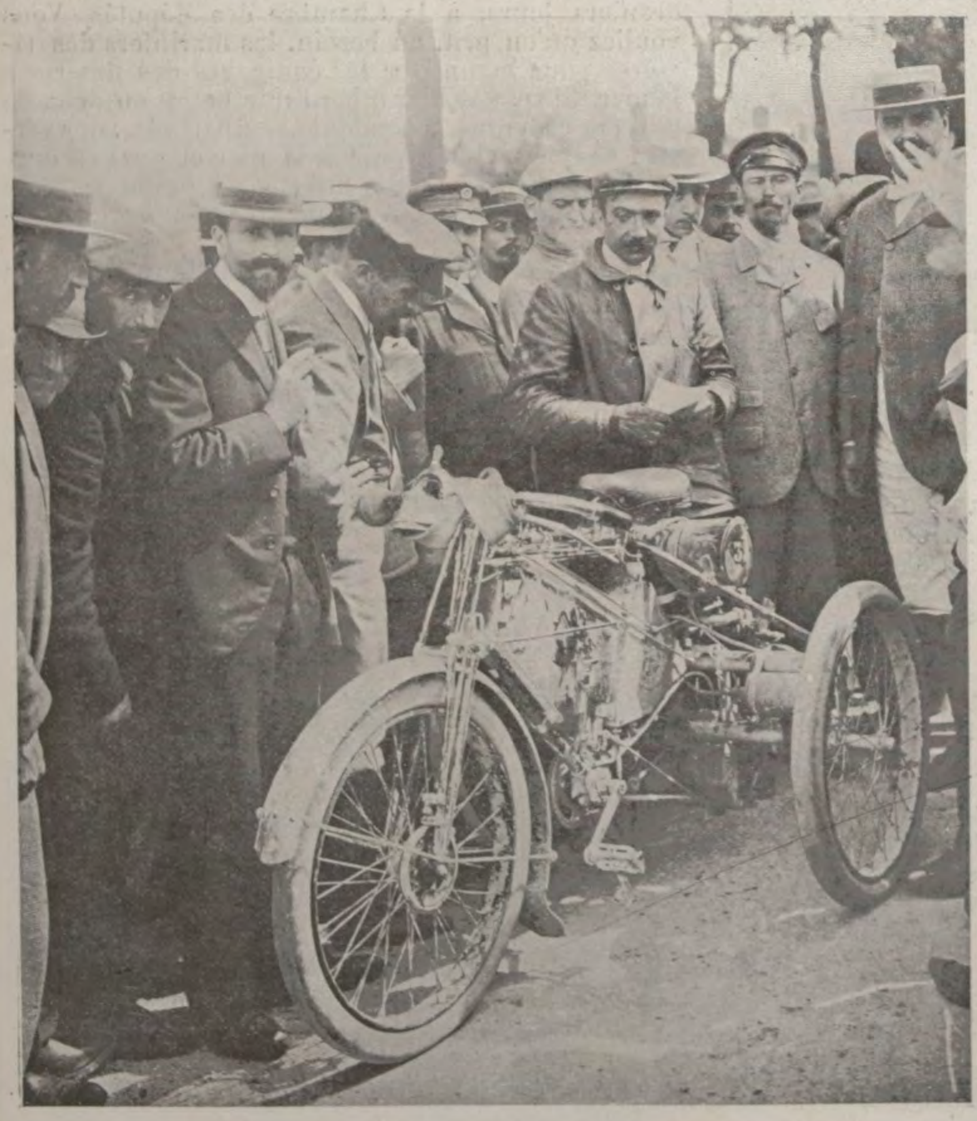


LE VAINQUEUR.

M. René de Knyff, battu par Charron dans Paris-Bordeaux, a pris brillamment sa revanche. Il arrive premier avec près de cinq heures d'avance sur le second, ayant couvert les 2 291 kilomètres du parcours en 44 h. 44 m. 49 s., soit à une vitesse moyenne de 51 kil. 300 à l'heure. (Pneumatiques *Michelin.*)

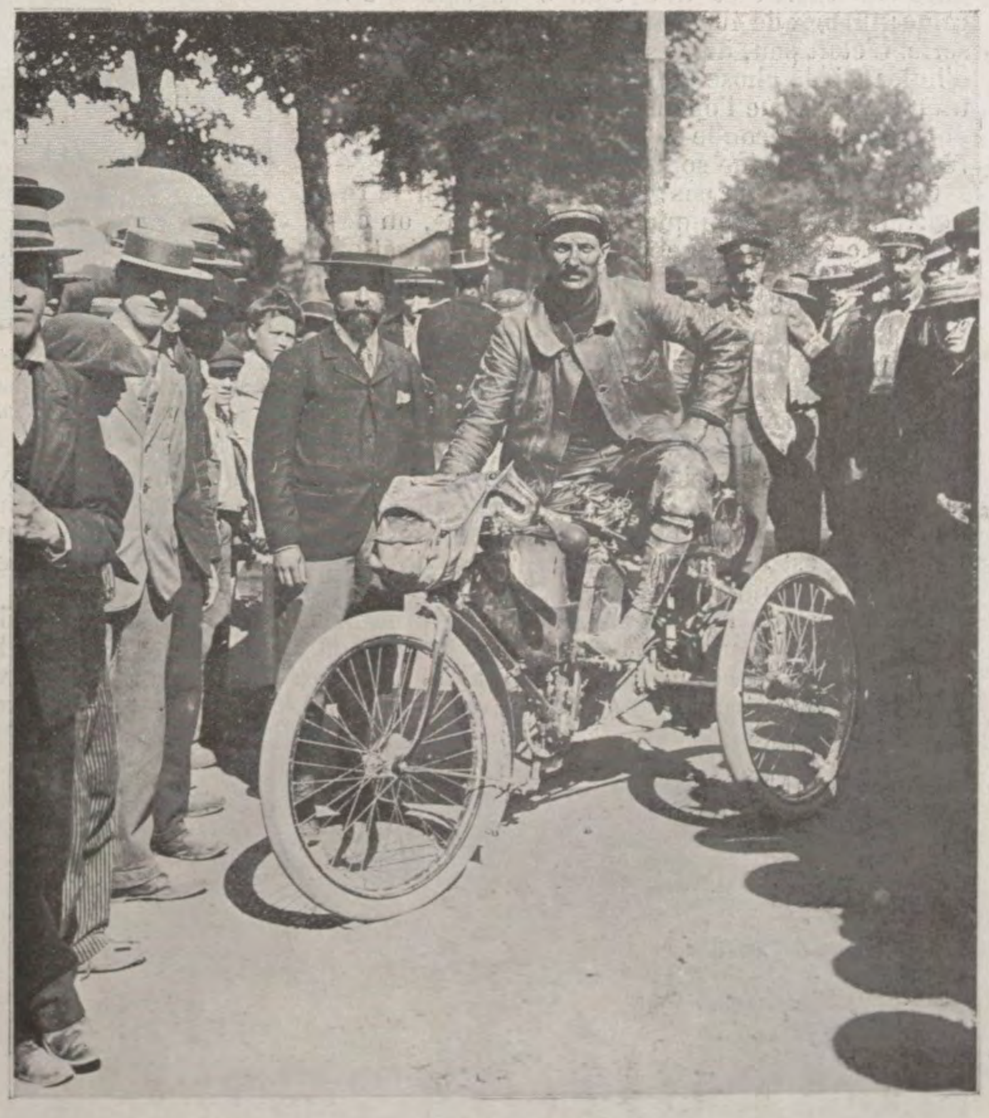
UN VAINCU DE LA DERNIÈRE HEURE.

Le comte de Chasseloup-Laubat, deuxième à l'avant-dernière étape, avec 27 minutes d'avance sur Girardot, est rattrapé à Évreux par ce dernier et se classe 3e à cinq minutes du second. (Pneumatiques Michelin.)



LE PREMIER TRICYCLE.

Teste, le premier motocycliste, s'est classé quatrième dans le classement général, à moins d'une heure derrière Chasseloup-Laubat. Il a accompli ce parcours en 50 h. 58 m. 8 s., soit à une moyenne de 45 kilomètres à l'heure. (Tricycle et moteur de *Dion et Bouton*, pneumatiques Michelin.)



UNE SELLE PEU CONFORTABLE.

Tart, l'ancien coureur cycliste, arrivé second à une demi-heure du premier. Entre Vichy et Périgueux, Tart ayant cassé sa selle a achevé l'étape assis sur son réservoir. Notre photographie le montre dans cette situation peu confortable. (Tricycle *Clément*, moteur *de Dion et Bouton*, pneumatiques *Vital.*)

(Clichés de notre envoyé spécial, M. J. Beau)

LA COURSE AUTOMOBILE DU TOUR DE FRANCE

La course automobile du Tour de France, a pris fin lundi dernier. Cette épreuve, admirablement organisée, a eu lieu sans incidents ni accidents, malgré les allures fantastiques atteintes par les concurrents. Nous publions sur cette course une série de photographies prises en cours de route par notre envoyé spécial.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Les Régates du Havre

Le 18 août 1839 — il y aura tout à l'heure soixante ans — la ville du Havre était en fête; sur la vieille tour François Ier, brillamment pavoisée, les pavillons claquaient au vent; la jetée était noire de « populaire », et, devant Frascati, se pressait une foule élégante : pour la première fois on allait voir « jouter » les marins du port et assister à une régate.

(Cliché Mousset.)

Favorite, à M. Mantois, rentrant au bassin.

L'organisateur de cette réunion était M. Louis Lebaudy, qui se trouvait alors à la tête d'une importante maison de commerce du Havre et faisait partie du conseil d'administration de l'établissement des bains Frascati, que l'on venait d'ouvrir et vers lequel on cherchait naturellement à attirer les baigneurs. M. Louis Lebaudy, qui avait habité l'île de Wight et assisté aux régates anglaises, proposa à ses collègues d'en organiser de semblables devant Frascati et, son idée ayant été favorablement accueillie, il la mit sans retard à exécution; il se rendit à la Bourse, soumit le projet à ses amis et une heure après il avait recueilli 800 francs.

C'est ainsi que fut fondée la première régate du Havre. Le programme, fort modeste, se composait de deux courses seulement : une course de pirogues-baleinières et une course de canots à la rame; un prix de 400 francs était affecté à chaque série. C'était peu, auprès de ce qui se fait aujourd'hui, mais la chose était nouvelle et elle obtint un tel succès que l'on résolut immédiatement de donner une seconde régate pour laquelle on réunit aussitôt une somme de 4500 francs.

On ne s'en tint pas là et pour assurer le renouvellement périodique de ces réunions, on décida la fondation d'une société dont la cotisation annuelle fut fixée à 50 francs et qui prit le titre de *Société des Régates du Havre*.

M. Louis Lebaudy — dont le nom doit figurer en première place sur le livre d'or du yachting — se rendit alors à Paris pour demander au prince de Joinville son bienveillant patronage et lui offrir le titre de président honoraire. Il reçut un accueil des plus gracieux. Non content d'accorder son haut patronage à la nouvelle société — la première qui ait été créée en France — le prince de Joinville fonda un prix de 2000 francs pour la course des pilotes-lamaneurs, qui est encore aujourd'hui l'une des plus belles et des plus intéressantes de la réunion havraise.

Les adhésions ne tardèrent pas à se produire, nombreuses. Parmi les membres fondateurs de la *Société des Régates du Havre*, nous relevons les noms de MM. le baron de Mackau, alors ministre de la marine; Lacave-Laplagne, ministre des finances; le vice-amiral Baudin; le lieutenant général d'Houdetot, aide de camp du roi; de la Gâtinerie, commissaire général de la marine; Roux, membre du conseil supérieur du commerce; Gordon, consul d'Angleterre; Corbières; Horace Vernet; Gudin; Eugène Isabey; Morel-Fatio; E. Delaroche; Winslow; Quesnel; Mazurier; Lebaudy; Durozelle; Lahure; Delessert; et enfin Alphonse Karr, le « doyen des canotiers » et le parrain de la première embarcation française qui battit les Anglais aux régates du Havre.

Dans ses mémoires publiés sous le titre : *Livre de bord*, le spirituel auteur des *Guêpes* raconte, à propos des Régates du Havre, la curieuse anecdote suivante :

« A l'une de ces régates, lors de la distribution des rôles que devait jouer chacun des membres de la société, j'avais reçu la fonction de commander un petit bateau à vapeur appartenant à l'habile constructeur Mazeline et chargé de faire la police de la rade; bien entendu que j'avais, heureusement, « sous mes ordres » des hommes bien autrement habiles que moi.

(Cliché P. Heuzé, Havre.)

Amulet, à M. Laverne, gagnant de la 2e série de la course d'amateurs.

« M. Thiers, qui assistait aux régates, témoigna à notre président qui était, je crois, d'Houdetot, le désir de voir certains détails de plus près et de parcourir la rade. Un signal me rappela à terre et je pris M. Thiers à bord; je le promenai tant qu'il voulut et lui donnai, ou lui fis donner — quand ses questions dépassaient ma science — toutes les explications qu'il demanda. Au bout d'à peu près une heure, comme nous étions à moitié chemin de Trouville, il me témoigna le désir de rentrer.

« — Est-ce, lui dis-je, pour ne pas rencontrer M. Guizot, qui est à Trouville ?

« — Non, reprit-il, mais je vous avouerai que je ne suis pas très accoutumé à la mer et que la tête commence à me tourner un peu.

« J'ordonnai le mouvement de retourner à terre, et je lui dis :

« — Voici, monsieur, un bien rude argument contre une thèse que vous avez soutenue, un de ces derniers jours, à la Chambre des députés. Vous vouliez qu'on prit, au besoin, les mariniers des rivières pour compléter les équipages des navires à la mer. Si vous restiez à bord une heure ou deux de plus par ce temps, cependant assez paisible, vous verriez ce que peut devenir à la mer et quel secours peut donner un homme qui n'y est pas accoutumé depuis sa naissance ou, du moins, depuis très longtemps. »

La leçon profita, et M. Thiers abandonna l'idée de faire incorporer dans la flotte les pauvres mariniers de nos rivières qui auraient fait, avouons-le, de pauvres marins.

(Cliché Mousset.)

Le yacht anglais *Saionara*, à M. French, de Jersey rentrant au bassin après la course.

Mais laissons ces souvenirs rétrospectifs et revenons à l'actualité. Nous avons dit quels avaient été les fondateurs de la *Société des Régates du Havre*; il n'est que juste de faire connaître aussi les noms de ceux qui continuent leur œuvre. Le président actuel est M. Joannès Couvert — qui a succédé à M. Félix Faure, lequel, après plusieurs années de présidence active, était resté à la tête de la Société havraise en qualité de président honoraire.

(Cliché E. Heuzé, Havre.)

Le départ des séries de 0 à 3 tx., le dimanche 16 juillet.

(Cliché Mousset.)

La Turquoise, à M. Michelet, vainqueur de la course d'amateurs (au bassin).

Cliché Mousset.)

Pirouette **à M. Martin,** ***Luna*** **à M. Valton.**
Un coin du bassin du Havre avant les régates.

M. Joannès Couvert a pour collaborateurs MM. Maurice Taconet, vice-président; E. Billard, qui, depuis plusieurs années, remplit avec un zèle et un dévouement infatigables les fonctions de secrétaire; A. Dupâquier et L. Currie, secrétaires-adjoints; E. Harou, trésorier; A. Chancerel, R. Grosos, A. Guerrier, Abel Lemarchand, F. Sauquet, E. Vidal, etc.

La premièrejournée, consacrée aux courses d'amateurs, a été favorisée par un temps superbe qui, d'ailleurs, s'est maintenu pendant toute la durée de la réunion; ces courses, dans lesquelles les yachts sont exclusivement montés et conduits par des gentlemen, ont été gagnées par *Turquoise* à M. Michelet, *Amulet* à MM. Laverne, tous deux du Cercle de la Voile de Paris, et *Arc-en-ciel* à M. Pigeard, de la Société de la Voile de Nogent-Joinville.

Mais, pour les Havrais, les régates ne commencent en réalité que le dimanche et, ce jour-là, c'est jour de fête aussi bien pour le monde élégant que pour la population maritime. La terrasse de Frascati devient le rendez-vous de toutes les notabilités civiles, militaires et mondaines, tandis que le commun des mortels envahit la plage et la jetée d'où l'œil embrasse toute la rade sillonnée par les steamers de service, les yachts à voiles et à vapeur, les barques de pêche et d'innombrables embarcations à l'aviron.

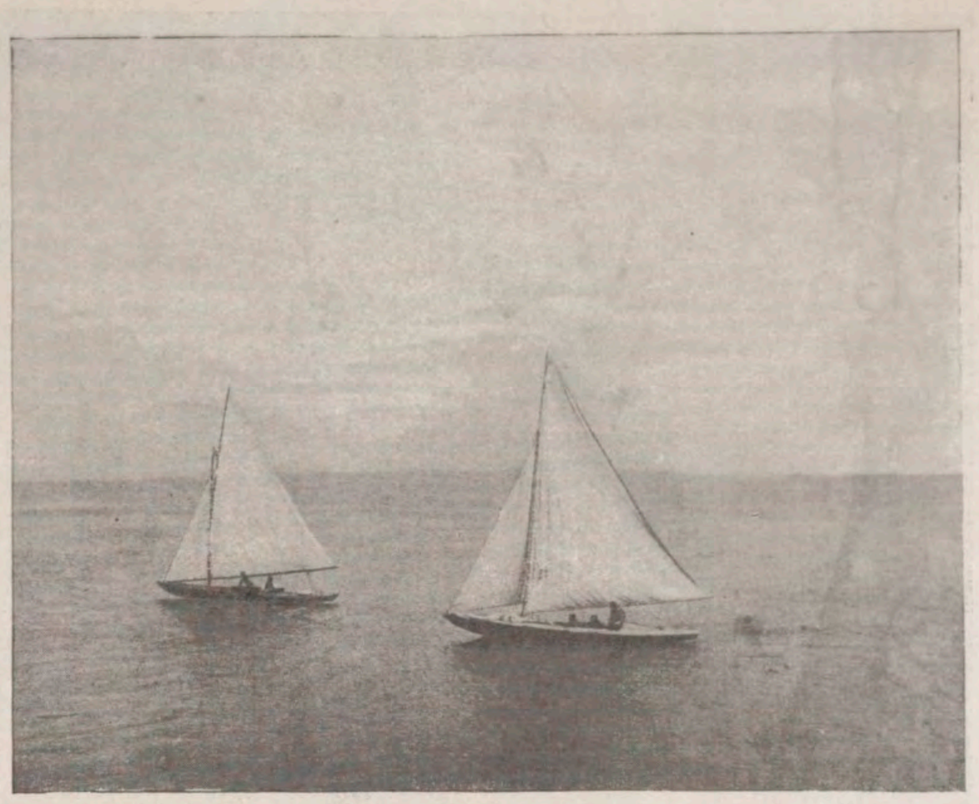
Voici les concurrents qui paraissent et la foule acclame les vainqueurs. C'est d'abord *Luna* à M. Valton qui gagne le prix de la grande série offert par le Président de la République, le cotre anglais *Saionara*, appartenant à M. J. H. French, et *Fémur* à M. Gilardoni qui arrivent en tête des séries de 5 à 10 et de 3 à 5 tonneaux. Un peu plus loin, deux yachts de la classe de 1 à 3 tonneaux se précipitent ensemble sur le but, ce sont l'*Amulet* à MM. Laverne et *Frimousse* à M. Mac Henry qui font dead-heat, et que suit *Petit-Poucet* à M. Auguste Dormeuil, premier de la petite série.

Les petits bateaux de plaisance havrais, admirablement menés par leurs habiles propriétaires, viennent ensuite; ils sont divisés en trois classes, dont les vainqueurs se nomment *Sans-Souci* à MM. Leriche et Acher, *Sapho* à M. L. Lemonnier, *Pluvier II* à M. L. Ringuenet.

La troisième journée n'a pas été moins brillante que les deux précédentes et si, forcément, le public était un peu moins nombreux, la rade avait conservé toute l'animation qu'elle présentait la veille. Est-ce pour ne rien changer à ce riant tableau que les vainqueurs du dimanche sont encore arrivés premiers le lundi? Toujours est-il que nous revoyons en tête de leurs séries, *Luna*, *Saionara*, *Fémur*, *Amulet*, et *Petit-Poucet* — déjà nommés.

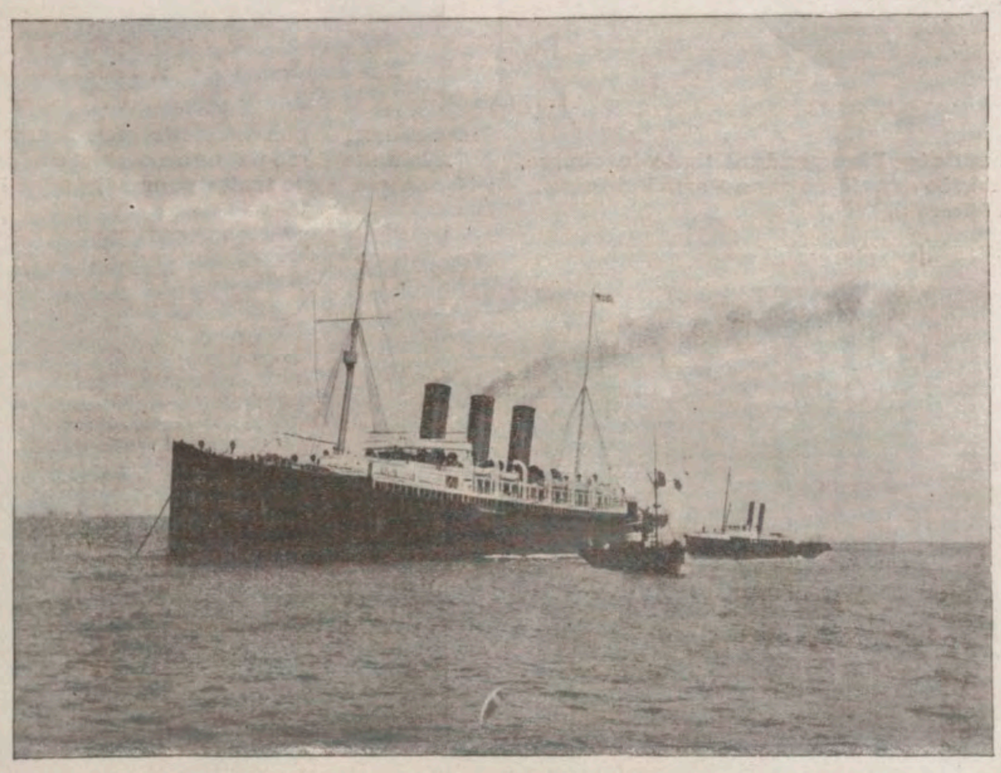
Le yawl *Miriam*, à M. G. Pilon, s'est présenté seul dans la course des cruisers, et le premier prix de celle des bateaux-pilotes a été gagné après une lutte superbe par *Joyeuse*, à M. A. Remy, du Havre.

HENRI PHILIPPE.



(Cliché E. Heuzé, Havre.)

Deux concurrents de la petite série en course.



(Cliché E. Heuzé, Havre.)

L'*Aquitaine*, ex-*Patriota*, récemment acquis par la Cie générale Transatlantique, qui est rentré au port pendant les régates (lundi 17 juillet).

AUX FUMEURS. — Le parfum de l'alcool de menthe de Ricqlès est de tous celui qui purifie le mieux l'haleine et lui donne la plus agréable fraîcheur.

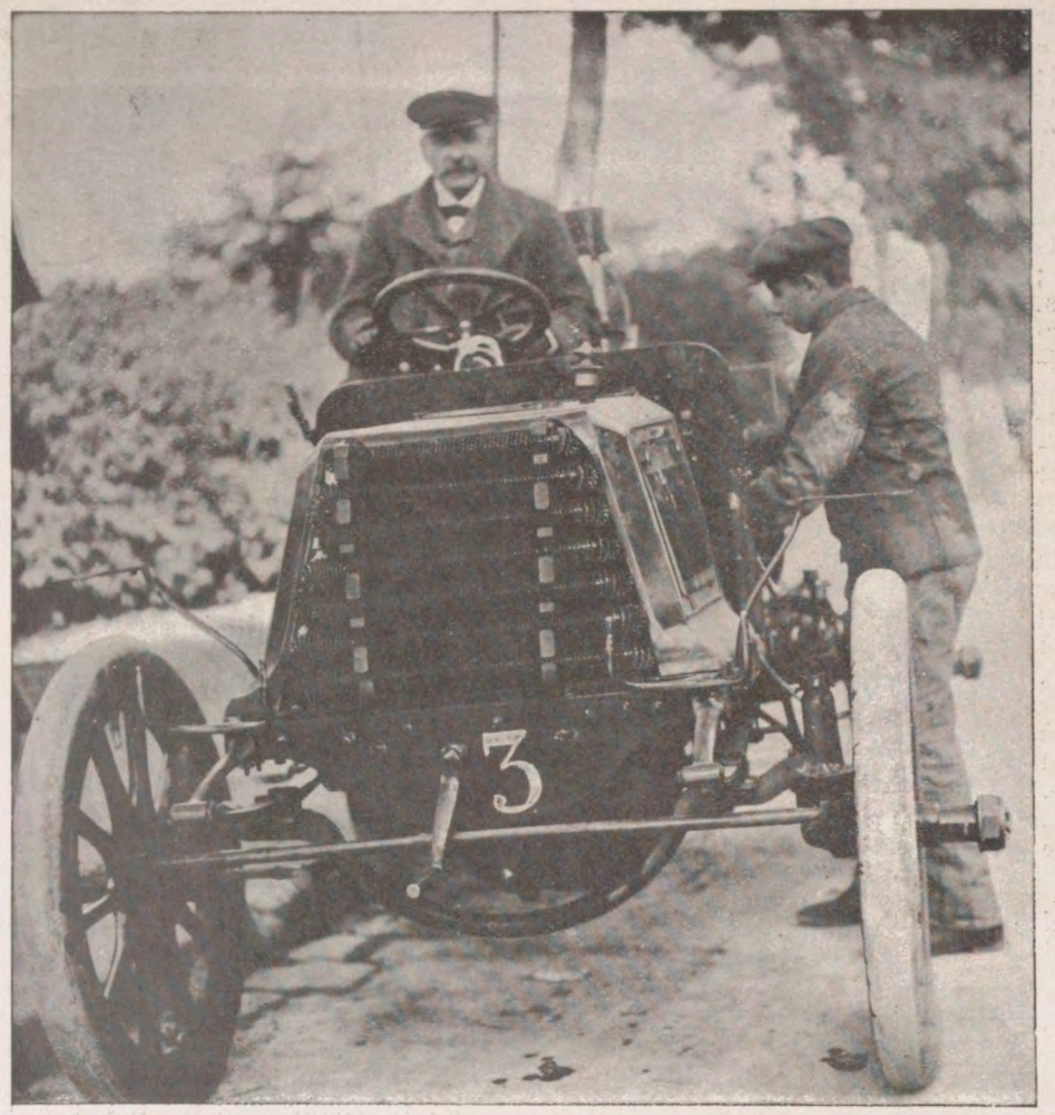
Il dissipe le mauvais goût du tabac, aussi *est-il indispensable aux fumeurs* de se rincer souvent la bouche avec un peu d'eau mêlée de cinq gouttes de Ricqlès.

(Cliché E. Heuzé, Havre.)

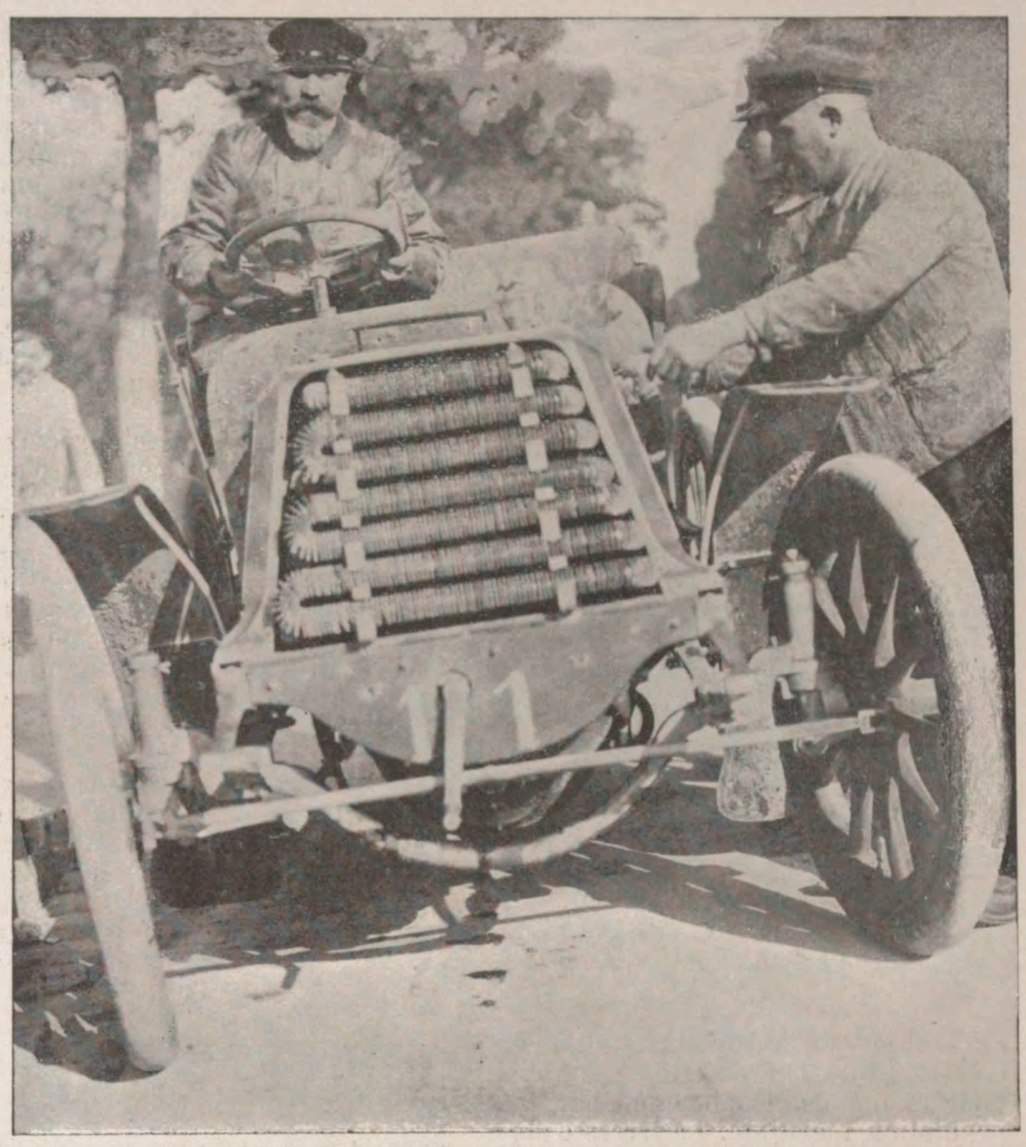
La course des barques à chalut.

(Cliché E. Heuzé, Havre.)

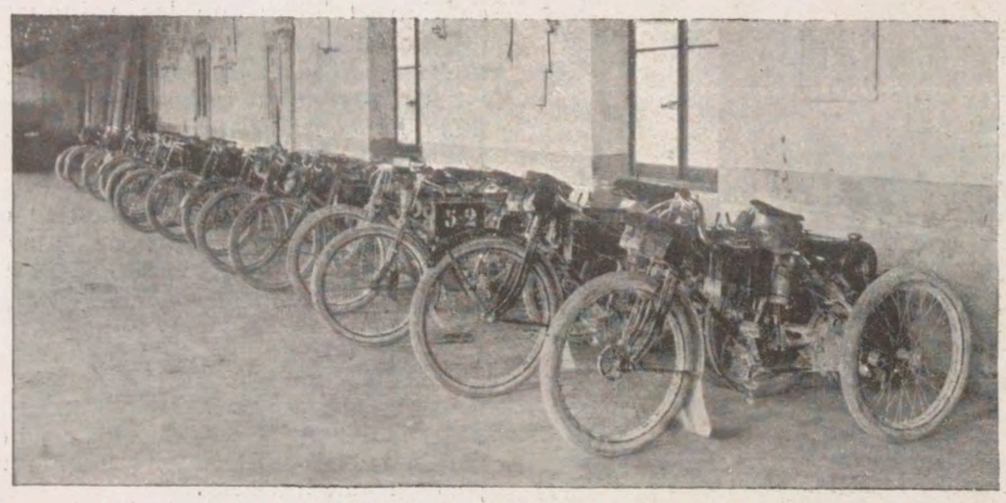
Après les régates; le retour au port.



M. PINSON.
M. Pinson, dont la marche a été excessivement régulière pendant toute la course, pilotait la voiture de M. René de Knyff arrivée deuxième dans Paris-Bordeaux.
(Pneumatiques *Michelin*.)



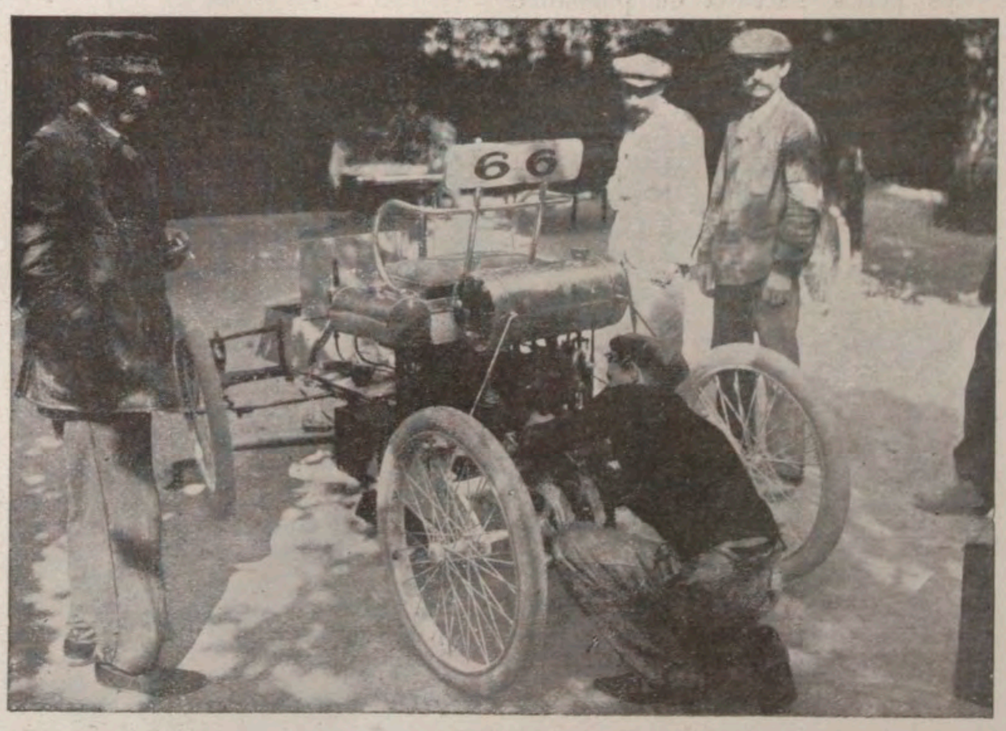
M. CLÉMENT, le constructeur bien connu, qui a pris part à la course du *Tour de France*.
A la suite d'une panne au cours de la première étape, M. Clément a fait 700 kilomètres d'une seule traite pour rejoindre les autres concurrents. (Pneumatiques *Michelin*.)



APRÈS LA DEUXIÈME ETAPE :
Le garage des motocycles, à Aix-les-Bains.

A AIX-LES-BAINS.
Les 12 et 16 chevaux au repos après l'étape Nancy - Aix-les-Bains.

M. Avis
A VICHY.
Les chauffeurs les plus *smarts* mettent la main à la pâte. Après l'arrivée à Vichy, M. Avis fait la toilette de sa voiture.

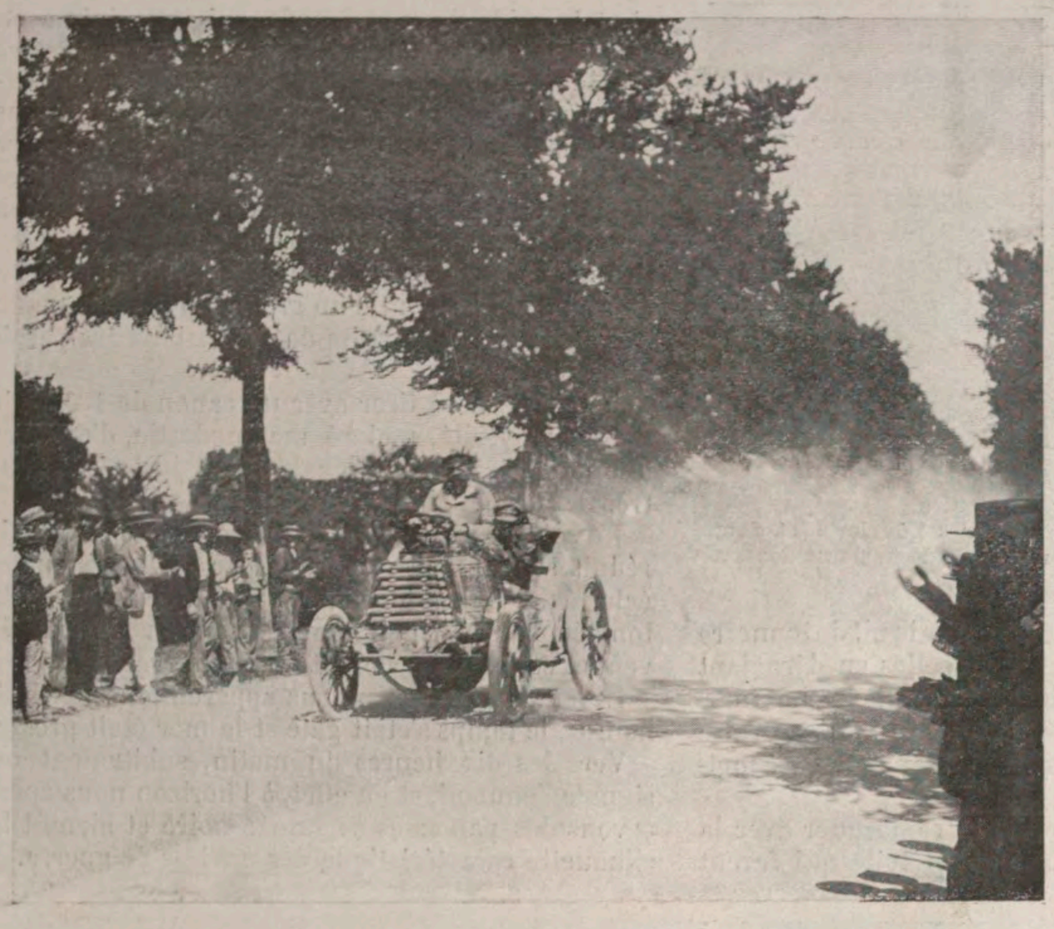


A VICHY.
La voiturelle de course montée par M. Boittier en réparation après une chute causée par une vache. Il est à noter que les voiturelles se sont merveilleusement comportées pendant toute la course.

(Clichés de notre envoyé spécial, M. J. Beau.)

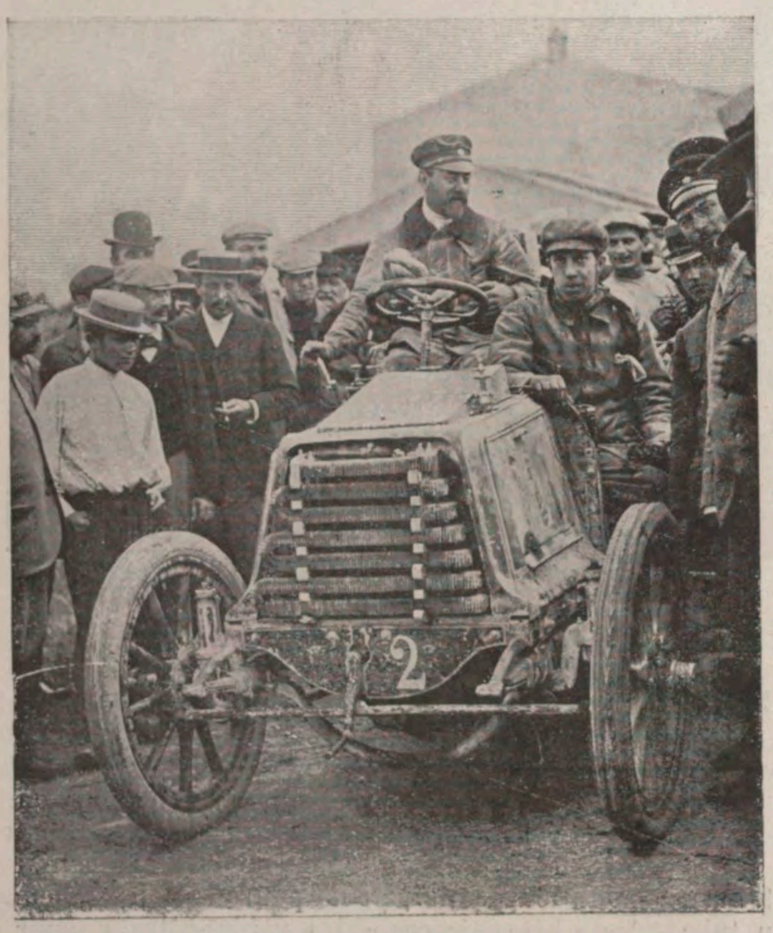
LA COURSE AUTOMOBILE DU TOUR DE FRANCE

Nous publierons dans notre prochain numéro la suite des photographies de notre envoyé spécial.

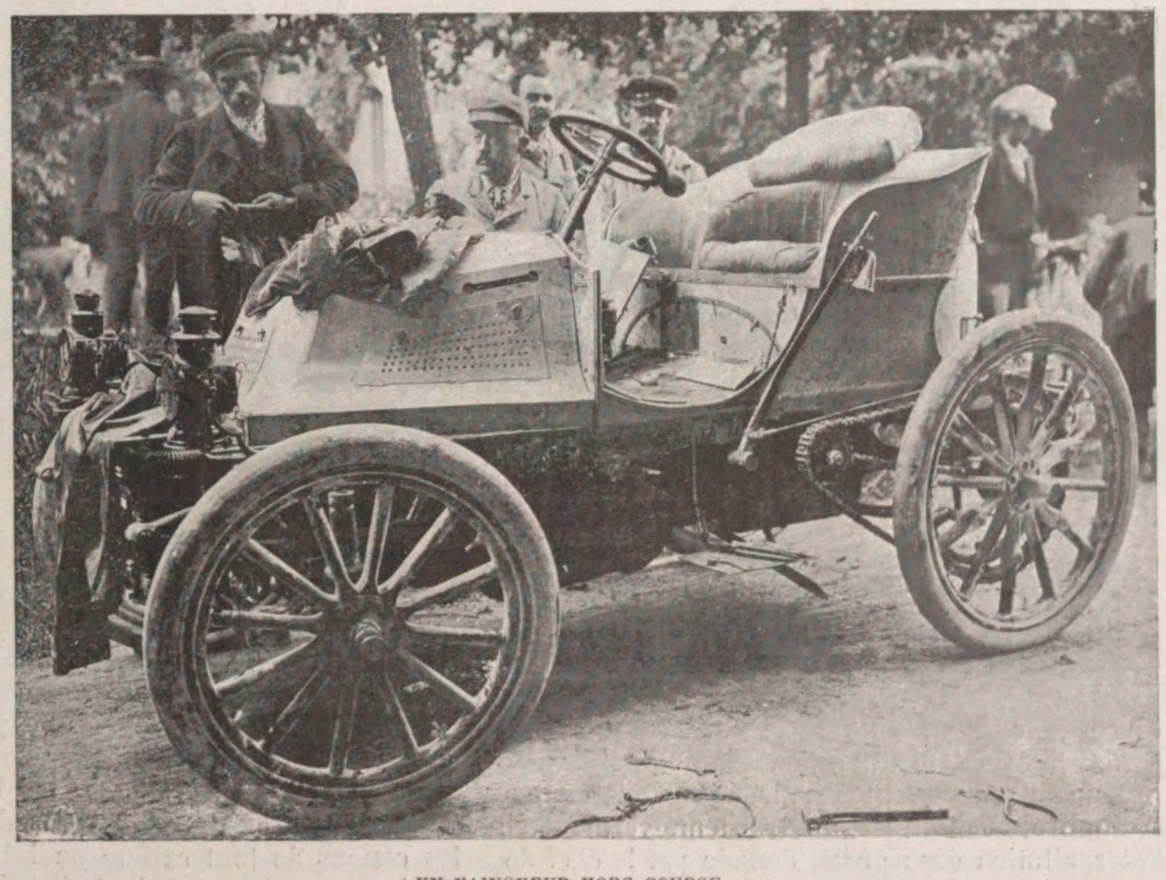


M. René de Knyff sur la route, à quelques mètres du contrôle de Vichy,
(Pneumatiques *Michelin*.)

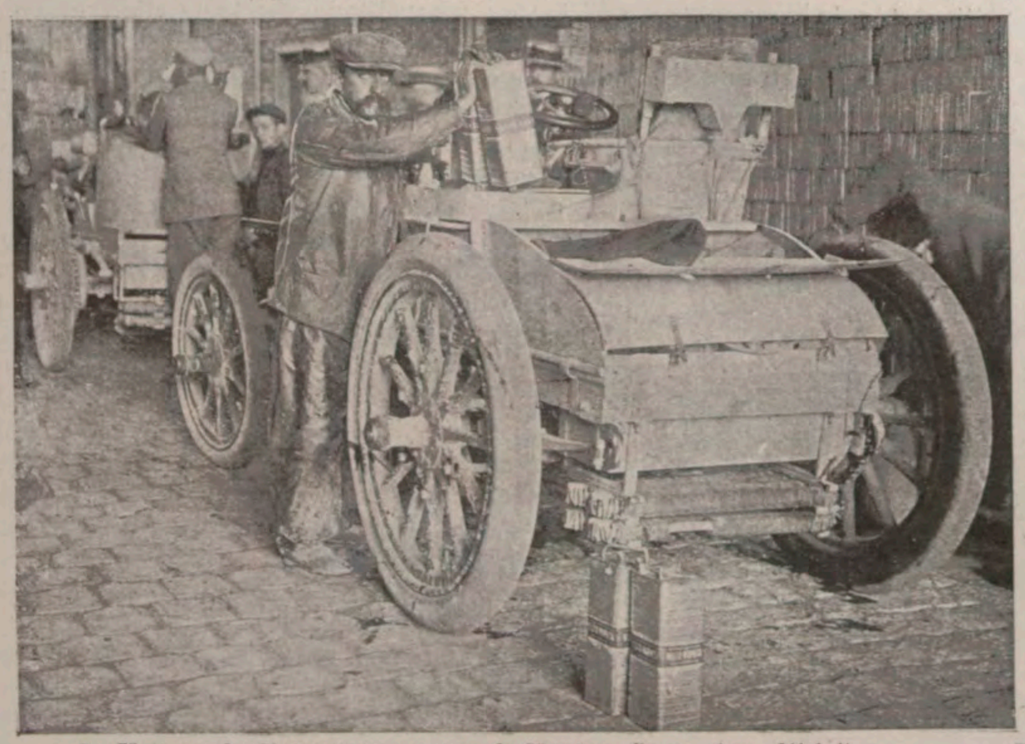
M. le Cte de Dion.
Le comte de Dion et la voiture de M. Hénon, mise très obligeamment à la disposition de l'envoyé spécial de la *Vie au Grand Air*.



L'arrivée de Girardot à Nantes.
Girardot s'est classé second dans la catégorie des voitures, après avoir couvert les 2 291 kilomètres du parcours total en 49 h. 36 m. 37 s.
(Pneumatiques *Michelin*.)



UN VAINQUEUR HORS COURSE.
M. Levegh, arrivé premier à Cabourg, a été déclassé pour n'avoir pas signé au contrôle d'Aix-les-Bains, dans les délais réglementaires, le second jour. (Pneumatiques *Michelin*.)



La Voiture de Charron au garage de Nantes. (Pneumatiques *Michelin*.)

L'arrivée de Béconnais à Nantes.

A NANTES.
Le champagne est offert à Charron à son arrivée.

(Clichés de notre envoyé spécial, M. J. Beau.)

28 JOURS EN ESCADRE

par le Dr Jean Charcot (1)

(Suite et Fin).

Il avait été décidé que le mardi 24 janvier l'escadre appareillerait pour exécuter diverses manœuvres pendant quatre jours.

A peine sortis de la rade et nos distances à 400 mètres l'un de l'autre bien rectifiées, encore tout ébloui et tout émotionné par le spectacle que je venais devoir, j'assistais à un autre. Un pavillon monte en tête du mât du « Brennus », le signal est répété par tous les navires et notre énorme ligne de file se désagrège immédiatement, toutes les divisions obéissant à l'ordre qu'on leur donne. Jusque vers deux heures, ces évolutions continuent et il est difficile, même pour aller déjeuner, de s'arracher à cette vision captivante.

C'est maintenant la vraie vie en mer. Sur la passerelle, qui est le cerveau du bateau, les officiers sont groupés, l'un le télémètre en main s'assurant si la distance qui sépare le « Bouvet » du bateau qui le précède est bien toujours la même (400 mètres), un autre rectifiant la route, faisant augmenter ou diminuer la vitesse, un troisième vérifiant si l'interprétation des signaux donnée par le chef de timonnerie est bien exacte. Au milieu d'eux, le commandant surveillant le tout. Sur le pont supérieur une nuée de timoniers, les uns interprétant les signaux de l'amiral, les autres préparant la répétition ou la réponse de ces signaux, d'autres enfin hissant les pavillons, et le pont tout entier est jonché de ces étamines multicolores. Dans notre escadre cependant, et c'est là un gros progrès réalisé, on est sobre de signaux et les manœuvres les plus compliquées se font avec des ordres d'une grande simplicité.

Ce jour-là toute l'escadre, vers deux heures et demie, après quelques exercices de formation de combat, vint mouiller en rade d'Hyères disposée en ligne de file.

Au moment de mouiller, les hommes viennent se ranger sur la plage-avant au poste de mouillage ; c'est le commandant en second assisté par l'enseigne de détail qui s'occupe de cette manœuvre. Le commandant, du haut de sa passerelle, donne le commandement « mouille ! » Le commandant en second répète cet ordre ; immédiatement on touche le filerie qui retient le mouilleur, et la chaîne parée d'avance se dévide avec un bruit de tonnerre faisant jaillir des gerbes d'étincelles en déroulant ses maillons sur les billes de fer. Puis les hommes avec des palans font filer ou rentrent au contraire une certaine quantité de chaîne, amarrent et mettent tout en ordre.

A peine au mouillage, on fit remorquer avec la vedette deux grandes balises en toile qui furent mouillées à environ 800 mètres ; chaque bateau de l'escadre en fit autant et on commença le tir réduit. Même en se servant de vieilles poudres un coup de canon est très coûteux, mais comme cependant il est indispensable que tous les hommes soient exercés au tir, on se sert du procédé suivant. Dans les canons de tout calibre on introduit un tube d'acier, sorte de canon de fusil qui est bien maintenu juste dans l'axe de la pièce au moyen d'une monture métallique. On introduit dans ces tubes des cartouches de même calibre et toute la manœuvre du canon mise en batterie, ouverture et fermeture de la culasse, visée etc..., est la même que si on se servait des gros projectiles de combat, si ce n'est le poids de la cartouche qui est minime et, bien entendu, la portée du projectile. Grâce à ce procédé, tous les hommes peuvent tirer un nombre considérable de coups dans des conditions s'approchant beaucoup de la réalité, et la dépense est insignifiante puisque même pour les petites pièces on se sert des anciennes cartouches du fusil Gras. L'impression toutefois est drôle, lorsqu'on tire avec une des grosses pièces de 305 et qu'on n'entend que le bruit d'un gros coup de fusil rendu très métallique par suite des vibrations des parois de la pièce.

Je m'amusais à tirer avec un canon de 100, et je dois à la vérité, malgré ma modestie, d'avancer que mon tir fut remarquablement juste et je fus très fier des félicitations du chef de pièce.

Le soir, nous devions faire des exercices de tir réduit sur un but remorqué par un torpilleur et éclairé par les projecteurs. Malheureusement, à la tombée de la nuit, il se mit à souffler en coup de vent et cet exercice devint impossible.

Le lendemain matin nous appareillions vers huit heures, le temps s'était gâté et la mer était grosse.

Vers les dix heures du matin, subitement on signale l'ennemi, et en effet, à l'horizon nous apercevons des panaches de fumée noire et bientôt la silhouette caractéristique des navires de guerre.

C'est alors le branle-bas de combat, on sonne la générale et tout l'équipage se précipite à son poste. l'illusion se dissipe. Alors commencent les manœuvres, à proprement parler, les navires se croisant, se suivant, se dépassant, d'après les ordres donnés et nous pouvons à notre aise regarder les croiseurs rouler bord sur bord, montrant par moment leur pont tout entier, nous pouvons voir également les « bêtes féroces » (les gardes-côtes) enfouir de temps à autre leur avant sous l'eau, « prendre une prise » en argot maritime.

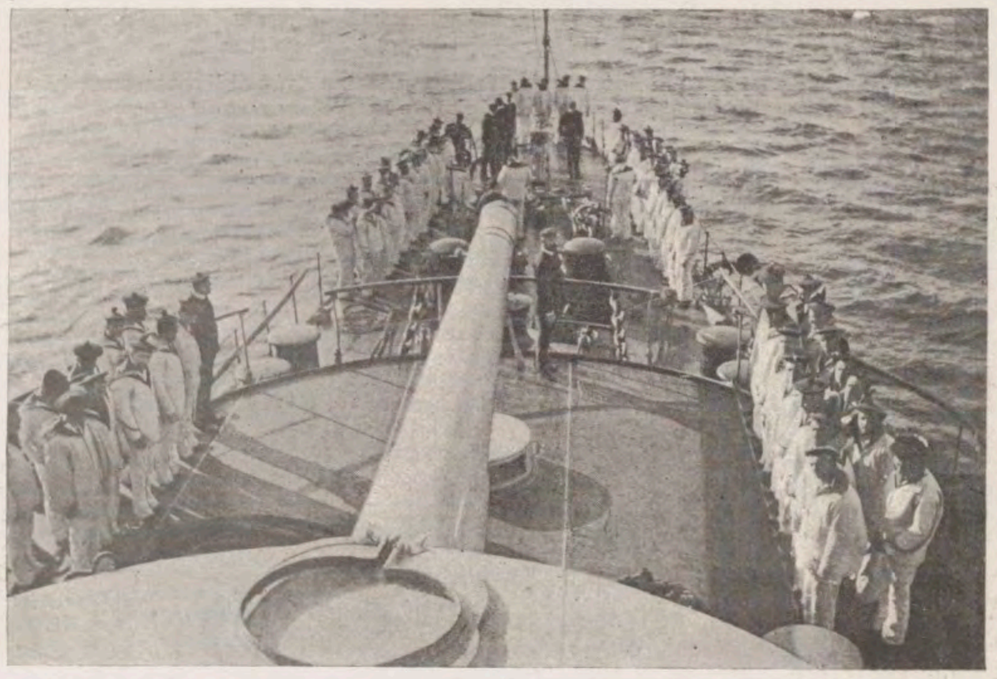
Le soir nous rentrons en rade d'Hyères pour assister au merveilleux spectacle d'un orage en mer illuminé d'éclairs ; la foudre tomba même deux fois sur le « Brennus » protégé d'ailleurs par ses paratonnerres. Le lendemain, toujours par la pluie et la grosse mer, nous faisons au large des tirs réduits en marche et le lendemain matin, après quelques excercices, nous rentrons en rade de Toulon.

Jusqu'à la fin du mois nous allions reprendre notre vie habituelle en rade de Toulon ; j'en profitai pour demander à l'amiral Fournier de me laisser faire aux hommes, sur différents navires de l'escadre, des conférences contre l'alcoolisme, imitant en cela un enseigne de vaisseau, véritable apôtre qui donnait tous ses loisirs pour combattre chez les matelots ce terrible vice. L'amiral me proposa de rester quinze jours de plus, le temps prévu pour me permettre de faire ces conférences à Villefranche où nous devions partir à la fin du mois et où il y aurait une véritable période de repos. J'acceptai avec plaisir, et l'amiral, invoquant le règlement, obtint facilement du ministère ces deux semaines de prolongement.

(Cliché du Dr J. Charcot.)

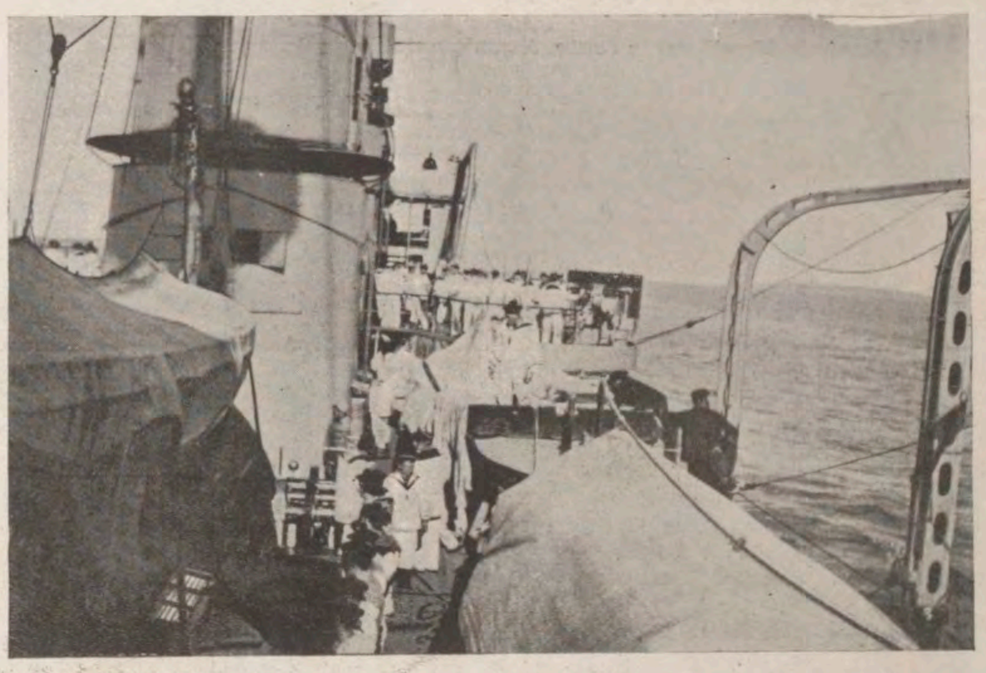
MANŒUVRES EN MER.

La « Foudre », l'aviso-torpilleur « Lévrier » et deux croiseurs ; sur le premier plan, le dôme d'une des tourelles du « Bouvet ».



(Cliché du Dr J. Charcot.) POSTE DE MOUILLAGE.

Sur le premier plan, la tourelle avant et son canon de 305 mm., puis les hommes de renfort commandés par un premier-maître. Au second plan, la plage-avant du « Bouvet » avec les hommes commandés par le commandant en second. Un des hommes se détache du groupe, prêt à faire fonctionner le mouilleur au commandement de « mouille ! »



(Cliché du Dr J. Charcot.)

L'ennemi est en vue ! Branle-bas de combat.

(Cliché du Dr J. Charcot.)

Le porte-torpilleur la « Foudre » appareillant de Toulon.

(1) Voir les numéros 43, 44 et 45.

Le 31 janvier, dernier jour du mois, est le jour de « Dominique » c'est-à-dire le jour de la paie. Ce matin-là, le commissaire arrive gravement, un grand cahier sous le bras et la caisse « Dominique » entre les jambes. Puis, installé dans sa chambre, il verse d'abord l'argent du gouvernement aux officiers et c'est ainsi que j'empochai quelques louis pour m'être beaucoup amusé, puis il remet aux officiers capitaines de compagnie l'argent de leurs hommes, et ceux-ci installés derrière une petite table recouverte d'un pavillon, ayant devant eux des piles de pièces de cent sous, de louis, une liasse de billets, appellent les uns après les autres chaque matelot et lui remettent la somme à laquelle il a droit, somme plus ou moins ronde suivant que l'homme a eu des retenus ou qu'au contraire son tir lui a valu des gratifications, et c'est plaisir de voir avec quelle gravité l'homme enfouit dans sa profonde la bonne galette qui sera si bien reçue là-bas par les vieux, la femme ou les gosses. Pourvu que les requins ne l'empêchent pas d'arriver à destination !

Le 1er février, l'escadre appareille de nouveau avec la rade de Villefranche pour but, où elle séjournera pendant trois semaines. En route, les navires, par groupes, doivent effectuer des tirs avec la charge de combat, c'est-à-dire avec la fameuse poudre sans fumée.

Avec notre division nous nous rendons en rade d'Hyères et, marchant à une vitesse de 8 nœuds, nous ouvrons le feu sur le rocher des Siècles, choisi parce qu'il offre vaguement les dimensions d'un navire de guerre, environ 150 mètres de long et 18 mètres de hauteur. C'est notre canon de 305 avant qui commence ; je suis sur la passerelle à côté du commandant ; la détonation est formidable, la secousse et la surprise m'auraient cogné de la tête contre le blockhaus ; malgré cela je pus suivre admirablement un gros point noir dans le ciel ; il décrit sa parabole, il retombe, le coup est trop court, non ! on distingue un nuage de poussière et de débris, il est arrivé en plein dans le rocher et juste à la flottaison ! Presque en même temps, une de nos pièces de 140 donne de la voix et le coup porte pour ainsi dire au même endroit ! Un navire ennemi avec deux coups comme cela serait bien malade. Le commandant ne peut retenir son contentement, lui si froid me frappe sur l'épaule : « Hein, Charcot, que pensez-vous de cela ? » Je ne pense rien si ce n'est que je suis heureux, plus heureux que je ne puis le dire, de l'habileté de nos canonniers et que mes oreilles tintent d'une façon terrible.

Au moment où la pièce part, une colonne rouge sort de la bouche du canon accompagnée d'une buée bleuâtre comme de la fumée de tabac et c'est tout : la poudre sans fumée mérite donc bien son nom.

La nuit est noire avec de la brumaille, une véritable nuit pour une semblable attaque. Et cependant, il ne faut pas de fausse alerte, car immédiatement un réflecteur s'allumerait fouillant de tous côtés pour découvrir le torpillleur signalé et cette lueur inutile ne servirait qu'à révéler notre présence. Nous marchons à toute petite vitesse et la fumée que nous vomissons se groupe en gros nuages qui obscurcissent encore l'horizon. Bientôt, au loin, on aperçoit des faisceaux blancs, puis des éclairs suivis d'un bruit sourd : ce sont évidemment les croiseurs et les gardes-côtes aux prises avec les torpilleurs ; quelques minutes, puis tout cesse. Subitement un cri : « Torpilleur à bâbord ! » puis « Allumez le réflecteur ! mais allumez donc ! pièces de bâbord, feu à volonté ! » Et, paraissant tout blanc dans le faisceau électrique, véritable vaisseau-fantôme, apparaît le petit bateau. Il est à peine à 400 mètres et à cette distance une torpille est théoriquement sûre d'arriver au but. De notre côté l'aurions-nous distingué assez vite ? Notre tir aurait-il pu l'atteindre ?

Mais hélas ! tout a une fin et le 16 février approchait, le dernier jour de mes six semaines de vie maritime qui devait être encore attristé par les nouvelles venues de Paris dans la nuit. Le Président de la République Félix Faure venait de mourir subitement. Aussi, le matin, l'escadre prit sa toilette de deuil, les pavillons furent mis en berne, les vergues en pantenne, clairons et tambours ne sonnèrent plus et d'heure en heure, sinistre, un coup de canon tiré sur le bateau amiral rappelait à tous que la France était en deuil. Le hasard voulut que ce jour-là même, un petit croiseur russe vint mouiller dans la rade, ses pavillons également mis en berne mêlant le bruit de son artillerie à celui du « Brennus », et c'était à la fois triste et curieux de voir tout près l'un de l'autre, également en deuil, ce navire de guerre russe et le « Pothuau » sur lequel les mains du tzar et celles du Président que la France pleurait s'étaient réunies, où des paroles d'alliance et de paix avaient été prononcées, dont les mots restaient gravés sur les plaques de cuivre qui ornent la tourelle arrière, brillantes au soleil, tout près du pavillon en berne.

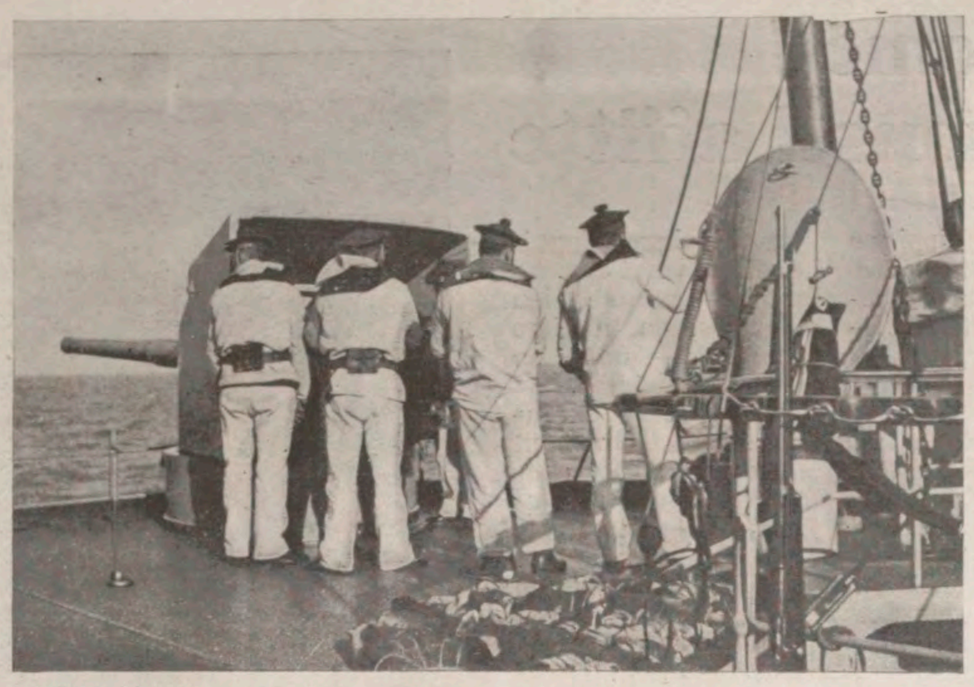
La journée fut triste car je disais au revoir à des chefs charmants, à des camarades exquis.

Mais il fallait partir : pour la première fois, l'officier de quart commanda : « Sur le bord deux hommes ! », le maître donna les coups de sifflet réglementaires, le factionnaire porta les armes. Quelques mains fortement serrées et je descendis l'escalier de coupée. « Au revoir Bouvet ! » C'était fini, et c'est le cœur très gros que je m'éloignai dans le canot. « Adieu maître, adieu matelots, bonne chance ! »

Tout en haut de la côte de Villefranche je me retourne et je revois dans cet admirable paysage, dans cette belle rade si colorée, notre escadre, toutes ces villes flottantes qui d'ici paraissent de petits modèles d'enfants. Le coup de canon lugubre de toutes les heures retentit, et je songe qu'un jour viendra où tous les canons de cette escadre tireront pour défendre la liberté de la France, et que ce jour-là nous pouvons l'envisager sans crainte, car officiers et équipages vivent tous les yeux fixés sur cette belle devise qu'on a eu raison d'inscrire bien en évidence sur les navires de l'État, sur cette belle devise qu'ils sont dignes d'appeler la leur et qui doit être celle de tout Français, sur cette devise formée de deux mots seulement mais qui expriment les deux plus grandes idées dont l'une ne peut aller sans l'autre : *Honneur et Patrie*.

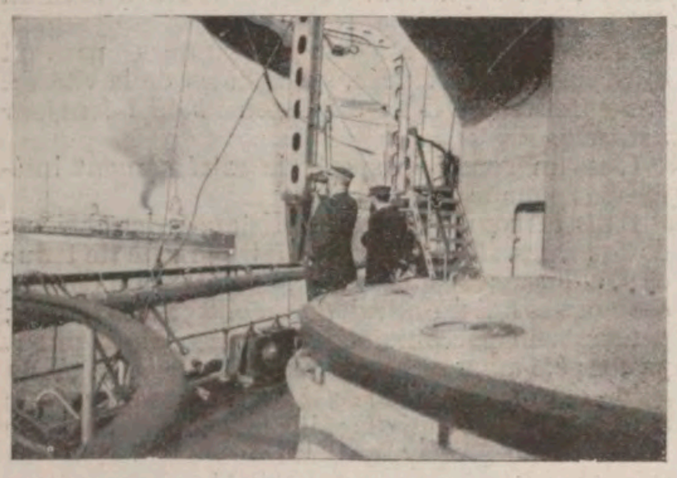
Dr Jean Charcot.

FIN



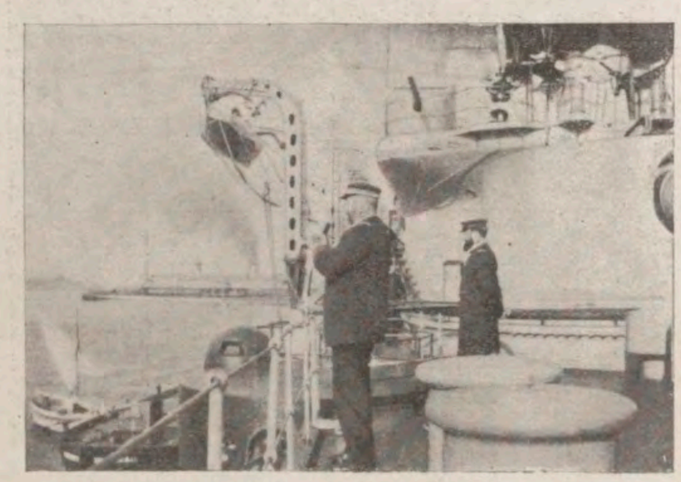
(Cliché du Dr J. Charcot.)

EXERCICE DU CANON.
Pièce de 100 mm. à tir rapide.



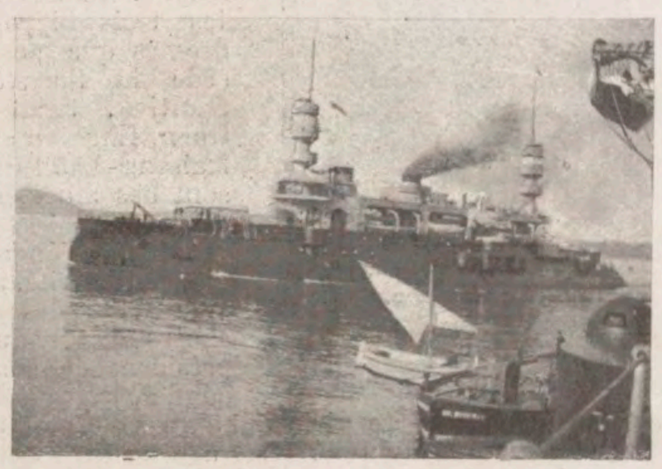
(Cliché du Dr J. Charcot.)

Le commandant du « Bouvet » constate avec inquiétude que le « Charles-Martel » qui appareille ne parvient pas à éviter.



(Cliché du Dr J. Charcot.)

Il évite !



(Cliché du Dr J. Charcot.)

Il passe !

(Cliché du Dr J. Charcot.)

Exercice du fusil en rade de Villefranche.

Sur l'Hippodrome de Maisons-Laffitte

Nous voici arrivés à la fin de la saison hippique d'été. Depuis six semaines Longchamp a fermé ses portes et le Grand Prix de Paris commence à s'estomper des ombres du souvenir. L'hippodrome d'Auteuil, après ses brillantes journées du steeple-chase, de la grande course de haies, du Prix de France, est arrivé au bout de son programme estival et a clos ses barrières. C'est alors que la Société Sportive d'Encouragement donne quelques grandes épreuves sur son hippodrome de Maisons-Laffitte.

LE PESAGE.

M. Adam, président de la Société sportive d'encouragement, récemment décoré.

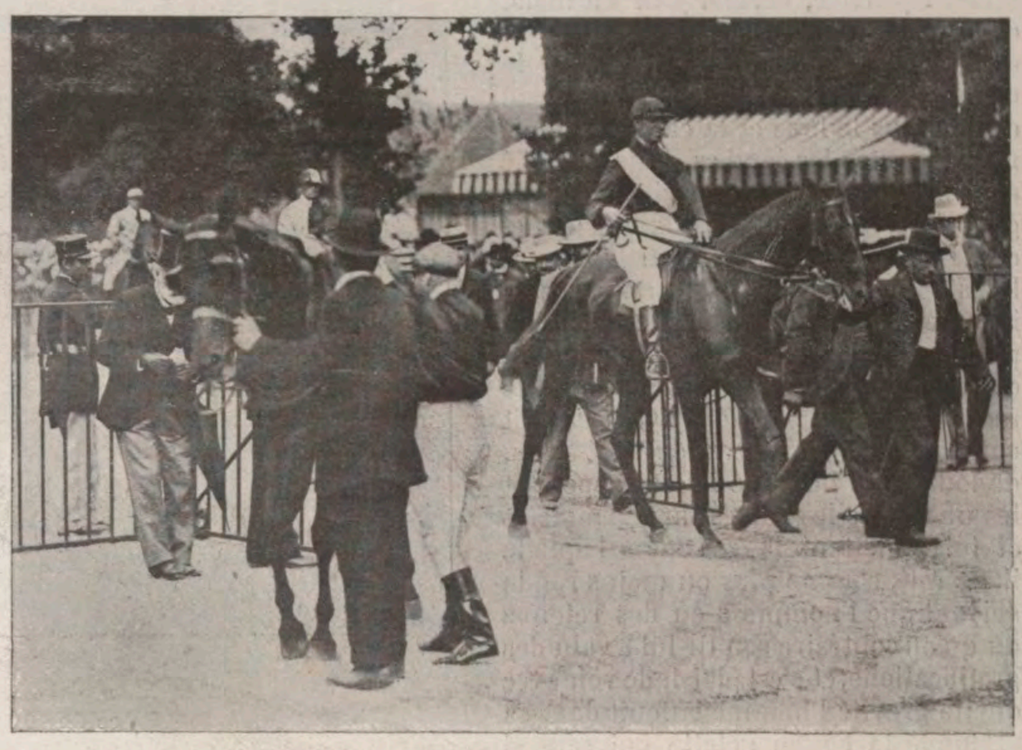
C'est certainement l'un des plus coquets et des mieux aménagés qui soient en France : j'ajouterai même qu'il n'y en a pas de plus beaux en Angleterre ou en Allemagne. Au reste, les trois hippodromes que possède la Société Sportive, Saint-Ouen, Enghien et Maisons-Laffitte, sont des modèles du genre.

Grâce à l'énergie, à l'activité, à l'entente des choses du turf du président de son comité, la Société est dans un état de prospérité qui n'a pas d'exemple dans les annales du turf. C'est à juste titre que M. Eugène Adam a été promu chevalier de la Légion d'honneur au 14 juillet dernier; sa nomination a été accueillie, par tous les turfistes, avec une extrême faveur.

L'hippodrome de Maisons-Laffitte est de fondation relativement récente; c'est le plus jeune de nos hippodromes parisiens. Sa naissance coïncida avec la disparition des champs de courses du Vésinet, de Porchefontaine et, bientôt après, de LaMarche. Après des achats successifs de terrains le long de la Seine, la société fondatrice a pu tracer la piste en ligne droite la plus étendue qui existe; cette ligne a un développement de 2 kilomètres.

On n'ignore pas que les épreuves en droite ligne ont pris une grande importance dans les programmes hippiques, depuis quelque vingt ans. La mode — comme bien d'autres, en matière sportive — nous en vint d'Angleterre.

Ces sortes d'épreuves sont extrêmement dures pour les chevaux; elles sont courues à fond de train, de bout en bout, sans un seul instant de répit, de reprise ou de changement d'allure pour l'animal. Le signal est donné par le starter, et aussitôt les concurrents doivent sauter dans leur train, s'ils veulent conserver quelque chance d'arriver au poteau, sinon gagnants, tout au moins dans le peloton. Ce sont des déboulés de vitesse dont les meilleurs juges en matière chevaline, ont non seulement contesté l'utilité, mais ont même démontré les conséquences nuisibles.



VIGNEC, à M. Caillaut, second du Prix Reluisant.

A LA SORTIE DES BALANCES.

Les Jockeys.

Je suis absolument de l'avis de ceux qui prétendent que les courses à courtes distances et à allure accélérée de bout en bout doivent nuire au cheval; mais aux poulains et aux pouliches de deux ans seulement. Pour les chevaux plus âgés, ces courses de vitesse folle ont peu ou point d'inconvénients, surtout quand elles portent sur des distances qui dépassent 1200 mètres.

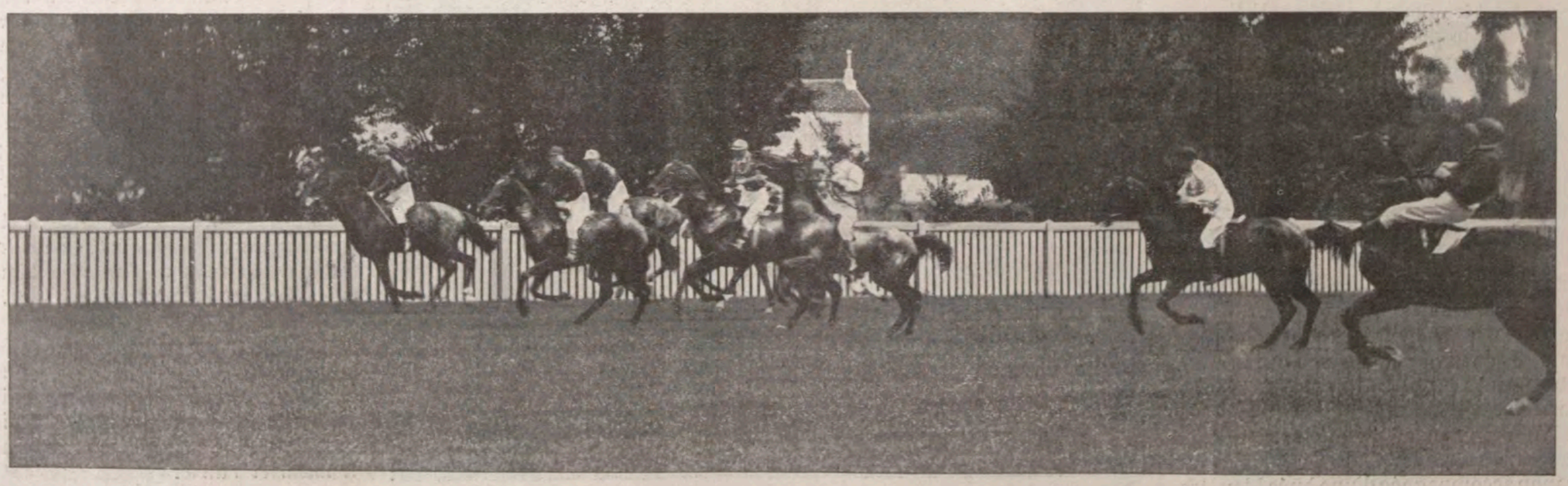
Les chevaux de trois ans et au-dessus ont eu le temps de se former dans les courses à longues distances, celles qui vont de 2400 mètres à 3800 ou 4000.

Les organisateurs de programmes peuvent offrir aux chevaux âgés, spécialistes de la vitesse, des épreuves en ligne droite, où ils déploient leur aptitude.

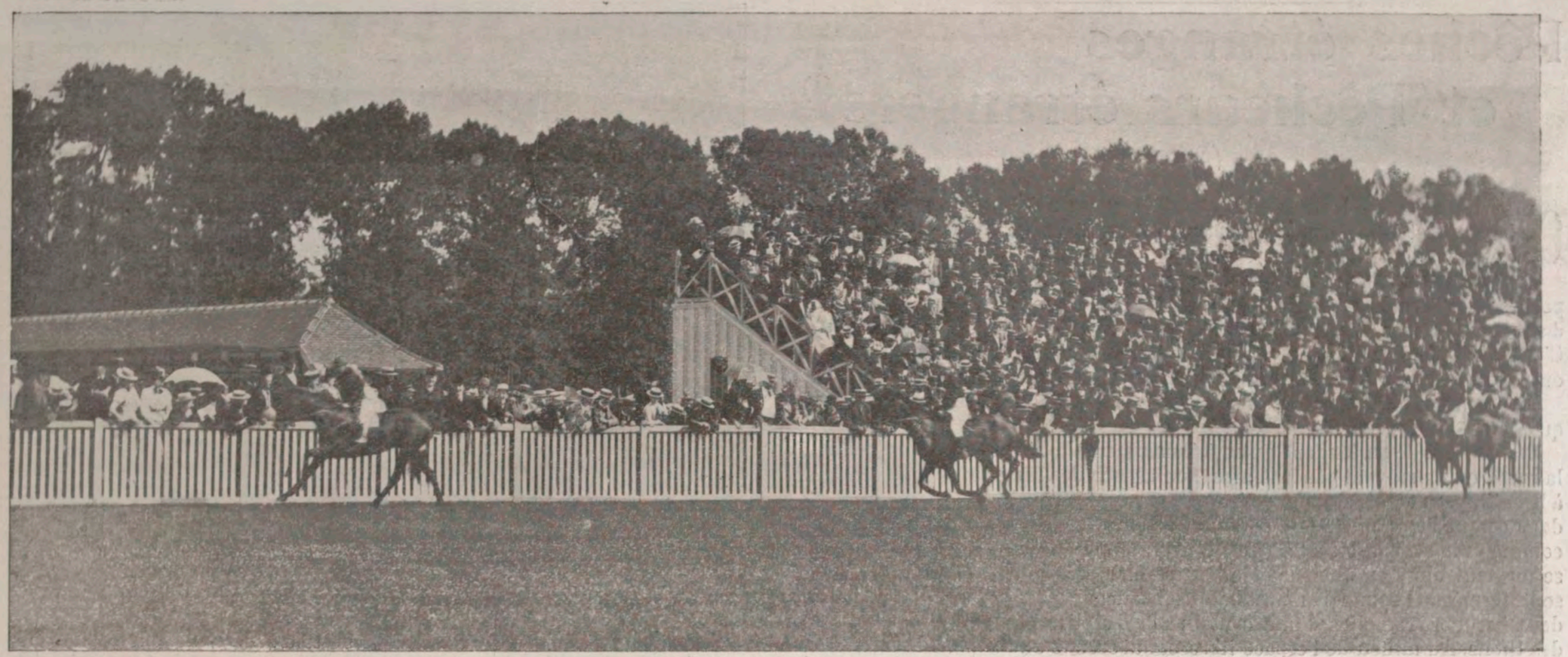
C'est un genre de spectacle extrêmement intéressant pour le turfiste.

Dans les courses à longues distances, les chevaux de fond, les *stayers*, peuvent faire preuve de tenue et d'endurance. Pour le grand amateur du cheval, ces courses ont un attrait que n'ont pas les autres; pendant un parcours d'une durée relativement prolongé, l'amateur peut juger de la qualité du galop d'un coureur, de sa tenue, de ses moyens de résistance à la fatigue; il peut juger aussi de l'adresse du jockey qui monte l'animal, de sa science du train, de son habileté à ménager sa monture, de faire preuve, en un mot, de sa science de cavalier. Ce spectacle si attrayant pour un homme de cheval, peut être goûté dans toute sa plénitude, dans le *Prix Gladiateur*, l'épreuve classique qui clôt la saison hippique de Longchamp, aux confins de l'automne. Les concurrents y luttent pendant 6000 mètres; aussi ce prix Gladiateur constitue-t-il le summum de la carrière d'un stayer; les gagnants de cette épreuve sont inscrits sur le livre d'or du turf.

Le programme de la journée du 20 juillet à Maisons-Laffitte, comprenait, outre les six épreuves habituelles, un pari particulier fait par le baron Leonino pour son poulain Nissam, avec M. Gaston



PRIX DE LA FERME. — Le départ.



Pégase Mauvezin Avenay

PRIX FITZ-PLUTUS — *Pégase*, par Fitz-Hampton et la Papillonne à M. Albert Menier, gagne tout seul.

Dreyfus pour sa pouliche Julietta, pour 10.000 francs sur une distance de 1000 mètres, en ligne droite. Nous ne pouvons imaginer quelle confiance le baron Leonino avait en son champion pour l'appuyer d'une somme aussi importante, car la pouliche de M. Gaston Dreyfus, a battu le poulain avec une aisance absolue. Elle a pris le meilleur dès le départ et n'a pas été inquiétée un seul instant par son adversaire. Il n'y a pas eu de lutte.

Autrefois ces paris particuliers, ces défis de propriétaires entre eux, étaient fort fréquents; ils ont presque totalement disparu aujourd'hui. C'est dommage, car ils étaient les indices certains d'une émulation, d'un amour des luttes hippiques qui ont bien diminué, s'ils ne sont pas morts, pour faire place au luxe et à l'appât du gain par le jeu.

Outre cette épreuve en ligne droite du pari particulier, une autre du même genre était inscrite au programme, le prix Fitz-Plutus, pour chevaux de trois ans, sur 1000 mètres en ligne droite. Trois concurrents seulement se sont présentés : Pégase a pris la tête dès le début et n'a pas été rejoint par ses adversaires.

LA PELOUSE. — A la fraiche — qui veut boire?

Le *Prix Reluisant* d'une valeur de 10.000 francs couru après l'épreuve précédente, est une course sur longue distance; elle est de 2800 mètres. Six concurrents se sont présentés, tous poulains de trois ans, présentant de bons spécimens de leur génération. La lutte s'est circonscrite entre Vignec, Le Mesnil et Apex. Elle s'est terminée à l'avantage de Le Mesnil; mais il est bon de noter que Vignec rendait 6 livres de poids à Le Mesnil. Avec la vitesse du train sur une distance de 2800 mètres, 6 livres ont de l'importance.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

Le Mesnil, par Lord Clive et Macarena, au baron Roger, gagnant du Prix Reluisant.

Pêches étranges et Pêcheurs étrangers (1)

(Suite)

Ce système semble bien primitif, ce n'est pas en Seine qu'un pareil moyen réussirait, et il faut que les rivières du Bengale soient autrement poissonneuses que les nôtres.

C'est avec des pièges aussi grossiers que les enfants attrapent de même de petites limandes d'une espèce particulière. Parfois même, ils se contentent de remuer la vase des étangs avec les mains et retirent de petits poissons. C'est le cas de dire qu'il n'y a qu'à se baisser pour en prendre. Toutefois on se sert aussi du filet, ainsi que le prouve une de nos photographies.

Mais comme pittoresque, nulle pêche ne l'emporte sur celle du thon, telle qu'elle est pratiquée à Tunis.

Les bans de thon longent assez fréquemment la côte. Comme on connaît la route qu'ils suivent généralement, on espace des filets trompeurs destinés à les effrayer et à les amener peu à peu par une sorte de séries de chambres dans ce que l'on appelle la *Camera della morte*, la « chambre de la Mort », où comme grand appât on a jeté en outre un crâne de cheval. De petits canots se forment alors en une sorte de figure oblongue, dont les deux extrémités sont fermées chacune par une barque beaucoup plus grande. C'est de ces deux barques, remplies d'une centaine de bateliers, que se fait la capture des thons. Au milieu de l'espace libre, et qui occupe une superficie d'environ 70 mètres sur 40, se tient un petit canot monté par deux hommes, dont l'un

D'après une) **Au Bengale : les indigènes se servent de filets circulaires.** (photographie.

est le *Reis* ou capitaine de la pêche. D'énormes filets assez grands pour atteindre non seulement le fond de la mer, mais encore s'y replier et former bourrelet, bouchent les issues. On peut très bien alors distinguer dans l'eau les nuances irisées et opalines des thons et même les reflets jaunâtres de leurs fausses nageoires. De la forme à peu près de torpilles, ils en ont aussi la grosseur, 2 m. 50 de largeur. Leur poids est d'environ 250 kilos. Quand le Reis le juge bon, il donne le signal, lève les bras en l'air et crie : « Au nom de Jésus ! au nom de Jésus ! » Tous les pêcheurs répètent le même cri à l'unisson et commencent à agiter les filets. Les thons effrayés se précipitent de tous côtés, battent désespérément l'eau avec leurs queues, à un tel point que l'eau, calme jusqu'alors, devient agitée comme à un commencement de tempête. Les photographies reproduisent bien d'ailleurs ce bouleversement de la mer. L'écume jaillit partout, l'air est rempli d'embrun. Dans les deux

D'après une) **Au Bengale : enfants pêchant dans la vase.** (photographie.

D'après une) **A Tunis : le halage du grand filet.** photograp hie.)

D'après une) **Remous de la mer causés par les thons emprisonnés.** (photographie.

(D'après une photographie.)
Le Reis surveille de son bateau la capture des thons.

(1) Voir le numéro 45.

barques des extrémités, les hommes s'arment de harpons de 3 à 4 mètres de long et le massacre commence. Les hommes traînent avec leurs harpons lest hons qu'ils ont atteints vers d'autres pêcheurs qui les hissent dans leur bateau et les achèvent. Le sang qui jaillit de leurs blessures se répand partout et rougit la mer, les flots roulent une écume cramoisie. On tue ainsi jusqu'à un millier de thons en une fois, lesquels sont immédiatement découpés, bouillis et empilés dans des barriques. Le tout ne dure pas vingt-quatre heures.

Dans l'Inde, où les pêcheurs forment une caste à part, on emploie un système qui, pour être bruyant, n'en est pas moins ingénieux. On élève en travers d'une rivière ou d'un lac une barrière en bambous qui descend jusque dans la vase et disposée de telle sorte que les poissons ne peuvent la traverser. Les pêcheurs, en très grand nombre, se forment en ligne 1,500 mètres avant la barrière vers laquelle ils se dirigent en pagayant d'une seule main. De leur main restée libre, ils frottent un gros bambous contre les flancs du bateau. Le vacarme produit est plus que suffisant pour effrayer les pauvres poissons qui fuient devant les barques et sont bien vite acculés à la digue. Avec des filets en forme de cloche, les pêcheurs les attrapent alors, mais pour aller plus vite ils ne les prennent pas tout de suite dans leur bateau, mais les assomment à coups de bâton ; ensuite, selon une méthode que nous avons vue, ils se jettent à l'eau et ramassent leur proie.

(D'après une photographie.) **Grande flotille de pêche dans l'Inde.**

A Madras, on pêche beaucoup le *seir* comme à Ceylan, le turbot et de grosses crevettes. Les Hindous emploient quelquefois des harpons, mais ils préfèrent les filets et les hameçons. Leurs deux grands ennemis sont le requin qui vient trop souvent troubler leurs parties de pêche, et aussi la mer très violente dans ces parages et dont le ressac est terrible. Des barques ordinaires ne pourraient flotter, seul le *catamaran* ou bateau spécial construit par les indigènes, peut s'y risquer. Il est bien simple ce bateau, composé simplement de trois lourdes bûches de bois d'une essence particulière mises à côté les unes des autres et attachées ensemble avec une corde faite de fibres de noix de coco, la poutre du milieu étant plus petite et formant le creux nécessaire pour déposer les ustensiles et le poisson. Le catamaran ainsi construit ne demande que quelques pouces d'eau pour flotter et ne peut chavirer. Mais néanmoins, pour parvenir à prendre la mer, nos bateliers sont souvent obligés de s'y reprendre un nombre incalculable de fois, rejetés qu'ils sont continuellement sur le rivage par les vagues. Et ils sont tellement pauvres que, pour acheter un bateau semblable qui cependant ne coûte pas bien cher, ils sont obligés de former des commandites, de s'associer à plusieurs. Les filets sont faits par les femmes et les enfants.

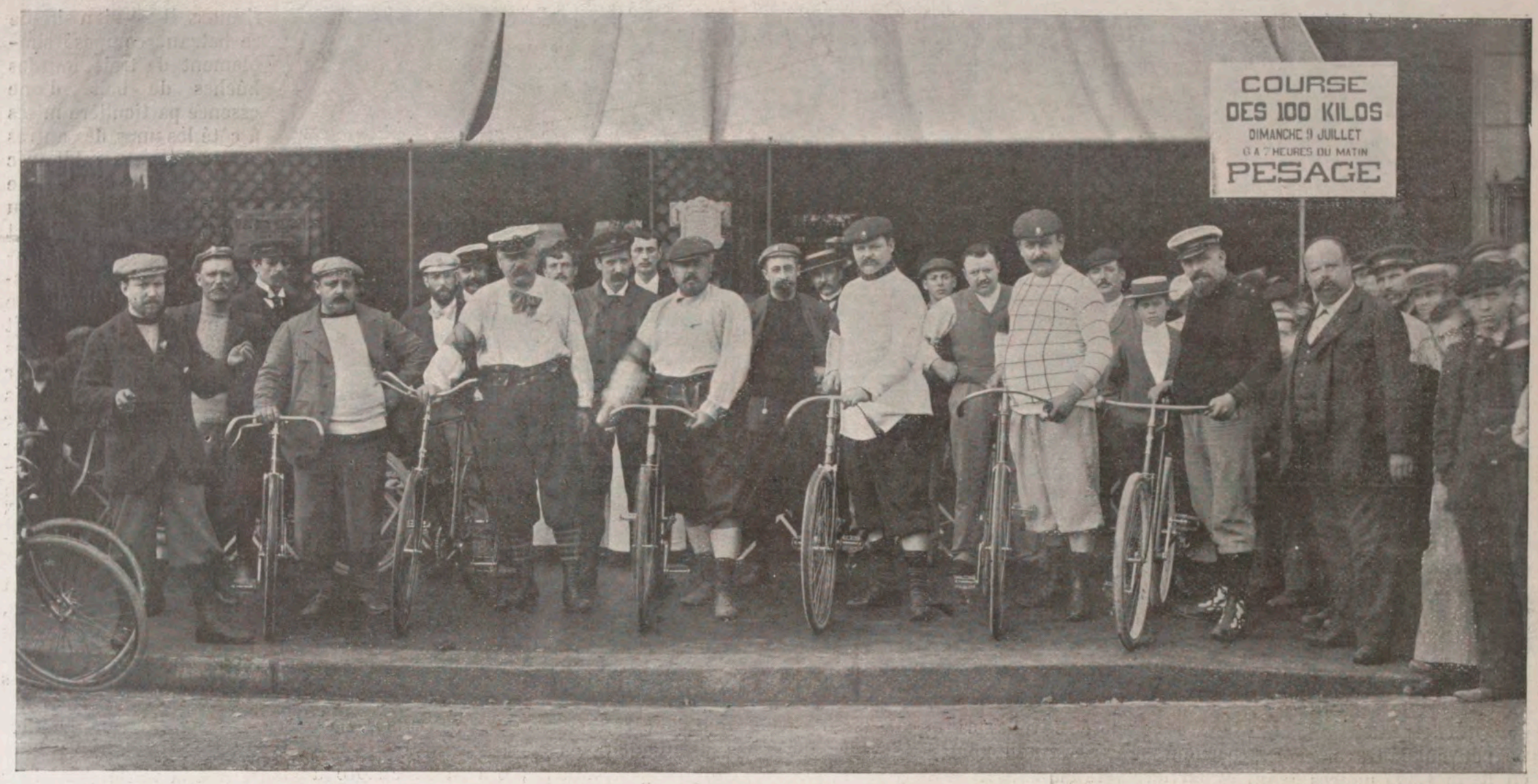
D'après une) **Naturels de Madras pêchant dans un catamaran.** (photographie.

Mais le plus difficile, ce n'est pas encore la pêche, c'est la vente. Quand les hommes reviennent chargés, ils étendent leur butin sur le sable et ce sont alors des disputes terribles avec les marchands de la ville, plus « râleurs » encore que nos commères de la halle. Et cependant, quoique ne s'aventurant jamais bien loin en mer, il arrive fréquemment que des pêcheurs soient engloutis dans les grands cyclones qui traversent ces parages. L'espèce de grande limace que notre gravure représente étendue sur son banc de corail et qui a été photographiée à travers l'eau est appelée *bêche de mer*. Elle se nourrit des organismes minuscules qui abondent sur les bancs de corail, et qu'elle avale à l'aide de tentacules très flexibles en forme de circonférence. La pêche de la *bêche de mer* est une industrie très importante dans les mers tropicales ; on la marine et on la sale et elle est très recherchée sur les marchés chinois. C'est par 15 000 et 20 000 livres sterling que se chiffre par an le commerce de cet étrange comestible dans le détroit de Torrès.

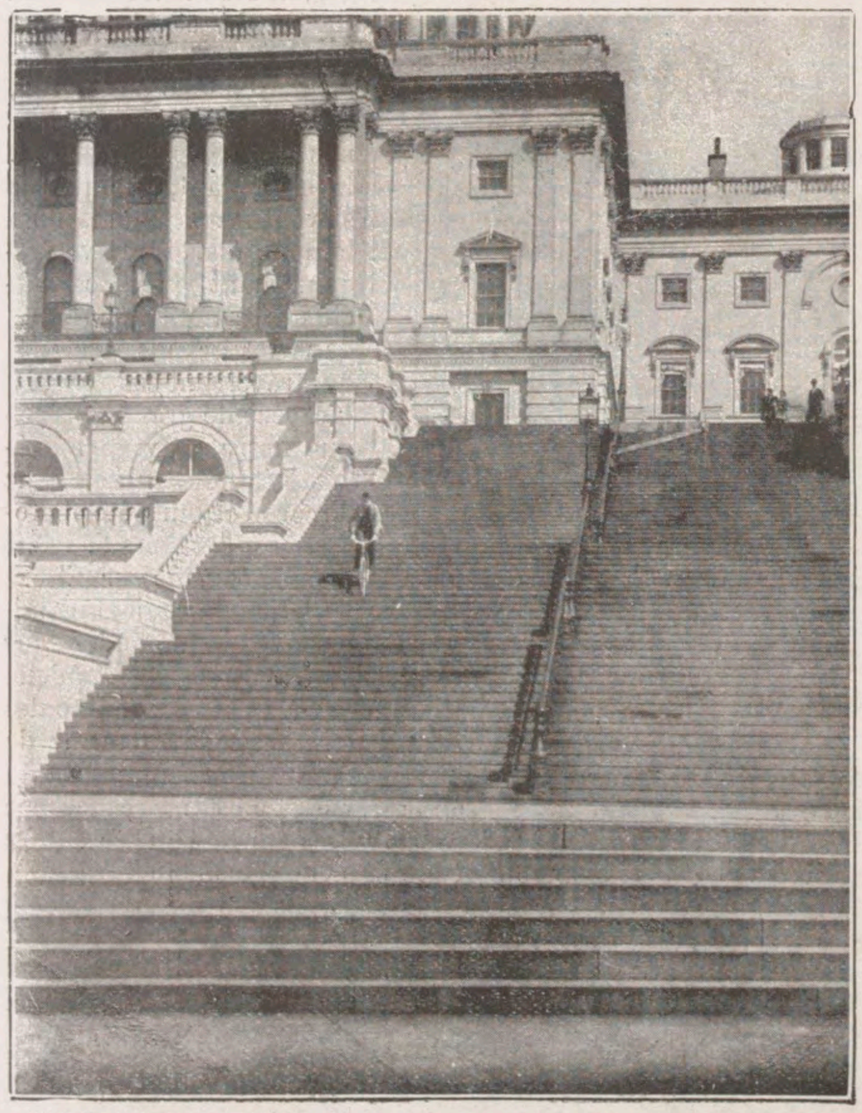
(*La fin au prochain numéro*). MAURICE RAVIDAT.

(D'après une photographie.)
Bêche de mer photographiée sur un récif de corail.

(D'après une photographie.)
Naturels de l'île Warrior préparant la bêche de mer.



Les concurrents de la Course des 100 kilogs, à Rouen.



(D'après une photographie.)

Un tour de force peu banal : cycliste descendant un escalier.

Une descente peu banale

Les acrobaties à bicyclette ne sont pas rares. Il faut avouer, toutefois, qu'il en est de peu banales. Je citerai, par exemple, celle qui consiste à descendre à bicyclette les marches d'un escalier à pente rapide. Voilà, me direz-vous, qui n'est pas précisément très commode et qui ne se voit pas journellement. Cet exploit original vient pourtant d'être accompli ces jours derniers par un cycliste américain qui avait parié avec un de ses amis qu'il descendrait sur sa machine la centaine de marches du grand escalier du Capitole de Washington. Le cycliste réussit dans sa tentative, à la stupéfaction des quelques personnes présentes. Une de nos illustrations représente M. X... au cours de son expérience. Le fait méritait d'être signalé, et il nous a paru intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs la photographie de cet escalier et du cycliste en question. G. B.

Défi relevé

Nous avons dit dans l'article que nous avons consacré dernièrement à M. Bettex, le nouveau tireur professionnel, que ce fin marksman lançait un cordial défi à tous ses confrères.

M. Bordeverry a relevé le gant.

Voici, en effet, la lettre qu'il nous a adressée, de Liverpool :

Cher monsieur,

Il y a bientôt deux ans que je suis en Angleterre et je n'y ai (pas plus qu'à Paris en 1897), trouvé quelqu'un acceptant de se mesurer avec moi.

Je suis donc à la disposition de M. Bettex, et comme lui je tiens à ce que le jury soit composé de sportsmen. Pour cela, d'ailleurs, je m'en rapporte absolument à vous.

Je désirerais que le match se fit : 1° au visé, au pistolet de précision, dans trois positions différentes ; 2° au pistolet, au commandement ; 3° à la carabine, en tir rapide, à 12 mètres ; 4° à l'arme de guerre, à 500 mètres.

Le tir au pistolet se ferait sur des objets placés sur la tête d'une personne.

Au cas où M. Bettex voudrait aussi une épreuve au revolver, je ne pourrais la tirer que quinze jours plus tard.

Je me réserve de discuter les conditions que M. Bettex pourrait avoir à me soumettre, de même qu'il lui est permis de discuter les miennes.

Recevez, etc. G. Bordeverry.

Nous connaissons M. Bordeverry.

Il y a deux ans, il nous donna dans la salle des fêtes du *Figaro*, la primeur de ses exercices.

M. Bordeverry est Bordelais. C'est un petit homme trapu, qui est surtout entraîné à tirer au pistolet Bosquette.

En Angleterre, il a obtenu et obtient beaucoup de succès. Les magazines ont publié des photographies de lui, en l'appelant « *the marvelous Frenchman* ».

Bettex, on le sait, lui, est Suisse. Il est probable que non seulement il acceptera de se mesurer avec Bordeverry dans les épreuves que ce dernier propose, mais qu'il demandera que le match en comprenne une ou deux de plus.

En effet, il ne serait pas sportif qu'une telle lutte eût lieu dans des conditions de tir plus familières à l'un des concurrents qu'à l'autre.

Attendons la réponse de M. Bettex !... Paul Manoury.

ABONNEMENTS DE VACANCES

A l'occasion des déplacements et villégiatures nous établissons, du 1er juin au 31 octobre, des abonnements au mois, aux prix suivants :

Un mois..... 1 fr. 50
Deux mois..... 2 fr. 25
Trois mois..... 4 fr. »

Nous adresser le montant en bons ou en timbres-poste avec l'adresse détaillée.

Vital PNEUMATIQUE

Le Gérant : Victor Voinot.

6441. Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.